

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2003-2004

5 februari 2004

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de streefbeeldstudie voor de doortrekking van de N171

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de inbreng van het openbaar vervoer in het Minder-Hinderplan tijdens de ringwerken te Antwerpen

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het Vlaams beleid ter bestrijding van files

Vraag om uitleg van de heer Marc Cordeel tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de slechte staat van de E34 op het grondgebied van Zwijndrecht

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 5 februari 2004

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 10.06 uur.*

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de streefbeeldstudie voor de doortrekking van de N171

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van den Eynde tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de streefbeeldstudie voor de doortrekking van de N171.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, er bestaan al jaren plannen om de N171 door te trekken richting A12. Dit dossier is de commissie bekend.

De streefbeeldstudie voor de N171 zou eindelijk klaar zijn. De administratieve weg die de studie nog moet doorlopen, zal nog enige tijd vergen. De studies voor de herstructurering en herinrichting van de omliggende wegen kunnen nu eindelijk opgestart worden.

Mijnheer de minister, de streefbeeldstudie voor de N171 is een dossier dat we moeten bekijken in een ruimer kader : een mini-Masterplan voor de zuidrand van Antwerpen. De tramlijn van Mortsel naar Kontich en de aanleg van een verbindingsweg tussen de N171 en de N1 moeten samen met de streefbeeldstudie worden bekeken.

Hoe moet het nu verder ? Hoeveel tijd zal uitgetrokken worden voor de uitwerking van al deze plannen in de zuidrand van Antwerpen ?

De streefbeeldstudie heeft na het ontwerp nog een aantal grondige wijzigingen ondergaan, waarbij vooral is tegemoetgekomen aan de bekommernissen van de gemeente Rumst. Deze wijzigingen zouden een meerkost betekenen, waardoor nu al wordt gesproken over een vertraging van enkele jaren.

Mijnheer de minister, het zou goed zijn dat iedereen weet waar we staan en wat de planning is. Als de uitvoering van de doortrekking van deze expresweg inderdaad enkele jaren vertraging oploopt, lijkt het me nuttig om te bekijken of de verbindingsweg – rekening houdend met de leefbaarheid van achterliggende woonwijken – reeds kan worden aangelegd.

Het lijkt me absoluut noodzakelijk om de doorstrooming van het verkeer in de zuidrand van Antwerpen te garanderen. Mijnheer de minister, met mijn vragen wil ik duidelijkheid creëren over de planningsperiode van de werken en de hele mobiliteitsproblematiek in de zuidelijke regio van Antwerpen.

Zal het ontwerp van de streefbeeldstudie in de huidige vorm worden overgenomen door het studie-bureau, dat de uiteindelijke aanleg van de verbindingsweg zal tekenen ? Op welke manier is inspraak verder mogelijk ? Welke verdere procedures moet de streefbeeldstudie nog doorlopen, voor met de uiteindelijke aanleg kan worden begonnen ? Hoe zal de planning van de werken verlopen ? Kan er in afwachting van de doortrekking van de N171, richting A12, al werk worden gemaakt van de aanleg van de verbindingsweg tussen de N171 en N1, tussen Edegem en Kontich ?

Hoe moet het verder met het mobiliteitsplan van de betrokken gemeenten ? Mijnheer de minister, u weet dat het mobiliteitsplan van een gemeente moet worden aangepast aan de plannen van de hogere overheid. Zolang een gemeente hier geen

Van den Eynde

zicht op heeft, kan het gemeentelijk mobiliteitsplan niet conform verklaard worden. Dit betekent dat gemeenten een aantal subsidies kunnen mislopen, of dat bijakten of convenanten niet afgesloten kunnen worden. De gemeenten moeten weten hoe het nu verder moet met hun mobiliteitsplan.

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, ik zal trachten zo goed mogelijk te antwoorden.

Het woord streefbeeldstudie geeft aan in welke situatie we ons bevinden. Het is de bedoeling om in algemene trekken aan te geven hoe een weg er zou moeten uitzien om in de toekomst zijn functie het best te vervullen, rekening houdend met de ruimtelijke context. Bij dergelijke studies wordt dus uitgegaan van de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Bij een streefbeeldstudie is het niet de bedoeling om een uitgewerkt plan voor te leggen, maar een concept of ruw voorontwerp te maken, waaraan concrete projecten kunnen worden getoetst. Op termijn kan het streefbeeld zo goed mogelijk worden benaderd.

Alle besprekingen zijn nog mogelijk en wenselijk. We willen alle mogelijkheden onderzoeken, om achteraf niet te moeten horen dat een bepaalde mogelijkheid over het hoofd is gezien.

Het streefbeeld van de N171 en de doortrekking tot de A12 levert een aantal randvoorwaarden op, en doet suggesties voor de inrichting van de mogelijke lokale verbindingsweg tussen de N171 en de N1. Zowel voor het tracé als de inrichting van de weg is nog grondig bijkomend onderzoek noodzakelijk. Dit gebeurt bij de concretisering van het streefbeeld in verschillende deelprojecten. Hiervoor is een hele reglementaire procedure vastgelegd.

In het proces van de opmaak van het streefbeeld zijn alle partijen vertegenwoordigd, ook de gemeentebesturen, want zij vertegenwoordigen het best hun bevolking. Ook in het verdere verloop, zoals bij de procedure van de bouwaanvragen, blijft inspraak mogelijk.

Een gemeente kan steeds informatievergaderingen organiseren voor de bewoners. Dit is een goed middel om te horen wat er leeft bij de mensen, niet

enkel bij de mensen uit de omgeving, maar ook bij de gebruikers.

De procedures voor de doortrekking van de N171 en de verbindingsweg tussen de N171 en de N1, zullen onafhankelijk van elkaar worden voortgezet. De voorbereidende processen voor de aanleg en de herinrichting van de N171 zijn reeds verder gevorderd dan die voor de omleidingsweg.

Nadat het streefbeeld conform is verklaard door de provinciale auditcommissie, zal het ontwerp voor de doortrekking van de N171 worden opgestart. Vervolgens dienen de noodzakelijke gronden te worden onteigend en moet de procedure voor de bouwaanvraag en aanbesteding nog worden doorlopen. We moeten er rekening mee houden dat het onteigeningsproces tijd vergt. Dat is niet meer dan normaal, want er moet worden onderhandeld met de betrokkenen.

De opmaak van het mobiliteitsplan kan reeds worden voortgezet tijdens de opmaak van het streefbeeld. Men hoeft echt niet te wachten. Als voorbeeld kan de gemeente Edegem worden aangehaald, want die werkte in dezelfde periode haar beleidsplan af en legde het voor aan de Provinciale Auditcommissie of PAC.

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar klopt het dat er vertraging is ontstaan omwille van bijkomende elementen in Rumst ? Hebt u zicht op de termijn waarbinnen u het project wenst te verwezenlijken ?

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw Van den Eynde, er doen altijd heel wat geruchten de ronde. Een streefbeeld opstellen betekent immers dat er langs alle kanten informatie toestroomt. De betrokken gemeente moet alles van nabij volgen en actief meewerken. Ik moei me niet in die procedure. Als ik dat wel zou doen, zou ik ervan worden beschuldigd te vaak te willen sturen. Het is de bedoeling van het opstellen van een streefbeeld dat alle voorstellen samenkomen waarna een ruwe schets wordt gemaakt waarbij een aantal zaken worden geëlimineerd. Daarna wordt overgegaan tot een meer verfijnde, concrete uitwerking van een ontwerp. Het is normaal dat tijdens de voorbereidende fase allerlei opmerkingen worden gemaakt en voorstellen worden gedaan, want dat is de bedoeling.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de inbreng van het openbaar vervoer in het Minder-Hinderplan tijdens de ringwerken te Antwerpen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de inbreng van het openbaar vervoer in het Minder-Hinderplan tijdens de ringwerken te Antwerpen.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in het Minder-Hinderplan speelt het aanbod aan openbaar vervoer een heel belangrijke rol. Ik ben daar heel blij om. Het is zeker niet mijn bedoeling om via deze vraag kritiek te uiten op het plan. Ik wil enkel nog eens wijzen op twee gelanceerde voorstellen. In de Antwerpse pers werd onlangs het openbaarvervoeraanbod voor de komende twee jaar voorgesteld. De lijst is indrukwekkend, maar ik kon uit het artikel niet afleiden of ook voldoende rekening werd gehouden met een paar voorstellen van de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers, de BTTB. Mijn tweede vraag gaat over de inschakeling van de NMBS, want de gevolgen ervan zijn onduidelijk.

De mensen van de BTTB stellen een aantal zaken voor die helemaal in de lijn van uw filosofie liggen. Ze ijveren er immers voor om het aanbod aan openbaar vervoer op lange termijn grondig te verbeteren. De BTTB waardeert de inspanningen van het Vlaams Gewest, maar vreest toch dat De Lijn er niet in zal slagen om voldoende extra reizigers te vervoeren. De bond vreest met name dat de reeds bestaande doorstromingsproblemen alleen maar erger zullen worden als de ringwerken van start gaan.

De BTTB werkte een alternatief plan uit met twee bijkomende zogenaamde anti-filetramlijnen. Dat plan werd voorgesteld in de discussies tijdens de open avonden over het ruimtelijk structuurplan Antwerpen en kreeg heel wat bijval. De twee bijkomende anti-filetramlijnen zouden soelaas kunnen bieden. Het uitgangspunt van hun voorstel is dat de tram op een eigen bedding en via de preme-

trotunnels het betrouwbaarste en snelste alternatief biedt, zeker tijdens de werken aan de ring. De in gebruik zijnde tunnels bieden volgens de bond nog ruimte voor extra lijnen. Werd dit voorstel onderzocht ? Zo ja, is het realistisch ?

De BTTB denkt concreet aan twee nieuwe anti-filetramlijnen, lijn 111 en 112. Lijn 111 zou vertrekken aan de Park&Ride Metropolis op de Noorderlaan, om via de Groenendaallaan, het NMBS-station Luchtbal, de premetro via het Sportpaleis, Schijnpoort, Astrid en Diamant in het NMBS-Centraal Station, Plantin en bovengronds langs het NMBS-station van Berchem, Groenenhoek en Gitschotellei aan te komen in Deurne-Zuid.

Lijn 112 zou vertrekken aan het Wim Saerensplein te Deurne, via de Gryspeerstraat, de premetro via Schijnpoort, Astrid en Diamant in het NMBS-Centraal Station, Plantin en bovengronds langs de Belgiëlei, Harmonie, Van Rijswijcklaan en Hoboken Zwaantjes om in het Schoonselhof aan te komen.

De bestaande tramlijn 15 zou de bond net zoals lijn 3 willen verlengen van Linkeroever via Zwijndrecht-centrum tot aan de Park&Ride aan de grens met Melsele. Nu moet wie van Mortsel komt, nog steeds één keer overstappen. Het zou handiger zijn als dat niet langer nodig was.

Deze ingrepen hebben tal van voordelen. Er wordt een hogere capaciteit gecreëerd op drukke trajecten, zoals de Groenendaallaan, Van Rijswijcklaan, Antwerpen-Noord, Deurne-Noord en -Zuid, en Zwijndrecht. Er ontstaat een hogere reïssnelheid en betrouwbaarheid, vooral vanuit het noorden, met name Luchtbal en Groenendaallaan, en vanuit het oosten, met name Deurne. Er ontstaat ook een tijdswinst tot 15 minuten tussen de randgemeenten en centrum. Er komt ook een betere verbinding met randparkings en met de spoorstations Centraal, Berchem en Luchtbal. Er komen heel directe en snelle noord-zuidlijnen die op minder dan 30 minuten de stad ondergronds doorkruisen.

De voorstellen van de BTTB zijn heel mooi, maar werden ze onderzocht ? Zijn ze haalbaar op korte termijn ? We hebben het immers over het lopende en het komende jaar. Ik neem aan dat dit niet zo evident is.

Mijn tweede vraag gaat over de NMBS. Die heeft ook maatregelen uitgewerkt om Antwerpen tijdens de heraanleg van de ring mobiel te houden. Voor de reizigers kost dat 7,6 miljoen euro en voor de goederen 4,8 miljoen euro, samen 12,4 miljoen euro. De spoorwegen verwachten wel garanties van

Malcorps

de overheid voor de financiering. Dat is echter precies het probleem. Mijnheer de minister, u liet al weten dat het Vlaams Gewest niet van plan is dit geld op te hoesten, maar u bent in gesprek met de federale minister bevoegd voor overheidsbedrijven. Wat levert dit op ?

Voor reizigers voorziet de NMBS in extra zitplaatsen op de lijnen Essen-Antwerpen, Herentals-Antwerpen en Brussel-Antwerpen, 2.800 in de ochtendspits en 2.000 's avonds. Men denkt aan een nieuwe halte Wolfstee, op een kilometer van de E313-uitrit Herentals-Industrie, met parkeerruimte voor 250 auto's. In de ochtendspits zouden daar zes treinen richting Antwerpen stoppen.

Verder wil men de stopplaats Antwerpen-Noorderdokken opwaarderen. Met de personeelstreinen naar en van het rangeerstation Antwerpen-Noord kunnen ook andere reizigers worden vervoerd. De stationsparkings in Kontich, Duffel, Tienen, Bouwel, Herentals, Essen en Kalmthout kunnen worden uitgebreid. Er kunnen eventueel ook parkings komen in Ekeren, Sint-Katelijne-Waver, Lier en Heist-op-den-Berg.

Mijnheer de minister, ik kan me moeilijk voorstellen dat in heel het Minder-Hinderplan de NMBS niet zou figureren. In heel de omgeving van Antwerpen is er een enorm potentieel wat moet uitmonden in een voorstadsnet Antwerpen. Men wil na 2005 er actief werk van maken. Dat alle bestaande voorzieningen van sporen, stations en haltes niet zouden worden gebruikt gedurende de twee komende jaren van fileleed in Antwerpen, is moeilijk voor te stellen. Steunt u de plannen van de NMBS ? Komt er geld van de federale overheid, ofwel van minister Vande Lanotte, ofwel van minister Anciaux ? Komt er geld van de NMBS zelf ? Wat als blijkt dat er te weinig geld is bij de NMBS of bij de federale overheid, terwijl dit onderdeel absoluut nodig lijkt ? Op het federale niveau zegt men natuurlijk dat het een vraag is van het Vlaams Gewest, maar we kunnen niet pingpong blijven spelen. Zal men met geld over de brug komen om ervoor te zorgen dat de NMBS mee wordt ingeschakeld ? Niemand in Antwerpen zou begrijpen dat al die bestaande sporen niet zouden dienen op het ogenblik dat de werken bezig zijn en er heel wat fileleed zou zijn.

De voorzitter : Mijnheer de minister, ik wil me aansluiten bij deze vraag. Wellicht worden we geconfronteerd met vragen over de werkzaamheden aan de ring van Antwerpen tot zolang het Vlaams Par-

lement functioneert. Zelf ben ik een permanent gebruiker van de ring. Als ik vanuit mijn woonplaats naar waar dan ook wil gaan, moet ik de ring over, daar is niets aan te doen.

Ik geef enkele voorbeelden. Iemand uit Wilrijk vroeg me onlangs hoe hij naar zijn kinderen en kleinkinderen moest, die in Ekeren wonen. Zelf ga ik elk weekend naar Oudenaarde om mijn moeder te bezoeken. Er zijn mensen van mijn dorp die elke dag 's morgens vroeg om half zeven met de bus vertrekken naar Antwerpen en daar overstappen op een andere bus. Die vragen zich af of er een aparte bus zal zijn en of ze er gemakkelijk door zullen geraken. De mensen weten dit niet. Mensen die nu om half zeven vertrekken om om 8 uur op hun werk te zijn, vragen zich af of ze nog vroeger zullen moeten vertrekken. Dergelijke zaken heb ik de laatste weken gehoord.

Mijnheer de minister, u hebt een aantal bedrijven de opdracht gegeven om het Minder-Hinderplan te begeleiden en dat is een goede zaak. Alleen worden er altijd maar nieuwe dingen bij betrokken en wordt het zowel voor u als voor ons bijzonder onduidelijk. Ik doe daarom een voorstel om vanaf volgende week een grote kaart in deze commissie op te hangen. Zo kunnen we een goed beeld krijgen van wat er staat te gebeuren. Uiteindelijk is Antwerpen het centrum van het land en moeten we weten hoe we door dit centrum zullen geraken.

Mijnheer de minister, misschien kan uw administratie zorgen voor een kaart die permanent kan blijven hangen. Misschien krijgen we van de verschillende bedrijven informatie om een idee te hebben van wat er zal gebeuren.

Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik weet niet of het verstandig zou zijn om een kaart van Antwerpen te hangen in het Vlaams Parlement. Zo worden alle parlementsleden dagelijks geconfronteerd met de vele miljarden die aan Antwerpen worden besteed en zullen we er elke dag opnieuw allerlei opmerkingen over moeten horen. Mevrouw de voorzitter, de vraag die u stelt, geeft eigenlijk één van de grote problemen van de ring rond Antwerpen aan, namelijk dat de ring één van de belangrijkste doorgangswegen is tussen noord en zuid – we zijn een transitland bij uitstek – en dat de ring tezelfdertijd enorm frequent wordt gebruikt voor lokaal verkeer. Voor alle aspecten van verkeersbeheersing is dat geen goede zaak. We hebben in onze planning naar een iets verdere toekomst een betere scheiding voor-

Bossuyt

zien op de Singel tussen die verschillende soorten van verkeer.

Ik neem aan dat dit niet zo evident is.

Hierbij wil ook ik even een persoonlijke opmerking maken. Mijn vrouw is drie keer met ons dochtertje naar een ziekenhuis in Antwerpen geweest, waarbij ze ook de Leien en dergelijke moest passeren. Ze heeft daarbij blijkbaar toch geen ernstige problemen ondervonden.

Verder merk ik ook het volgende op : ‘die stroom rijst al meer en meer’. Die zinsnede is niet alleen terug te vinden in de Internationale, ze is blijkbaar ook van toepassing op het Antwerpse verhaal. Nu heb ik het niet tegen u, mevrouw de voorzitter, maar men moet toch ernstig blijven : er is een procedure van onderzoek die in acht moet worden genomen. Daarbij kan iedere burger bezwaar aantekenen tegen de werken die in het vooruitzicht werden gesteld en die hier al zeer uitgebreid aan bod zijn gekomen. Het zou niet gepast zijn indien een overheid dan zou handelen alsof die procedure van geen tel is.

Wat de communicatie betreft hebben we daarom met de regering en met alle betrokkenen op het terrein afgesproken dat we ermee wachten tot het ogenblik dat het onderzoek is afgelopen. We zijn nu zover en dus gaat nu heel de trein van informatie en communicatie, die ondertussen is voorbereid, vertrekken. Die informatie en communicatie zal worden verstrekt op verschillende niveaus. Ik vind het interessant dat onze parlementsvertegenwoordigers dan een duidelijk inzicht kunnen verkrijgen in wat er tot nog toe allemaal gaande was.

Ik moet daarbij opmerken dat we nog werken uit te voeren hebben, want ik krijg soms de indruk dat men door de bomen het bos niet meer ziet. Die werken zullen worden uitgevoerd in twee periodes van respectievelijk 5 en 6 maanden. Daartussenin gebeurt er niets. Die twee periodes zijn cruciale periodes gedurende welke er nog altijd drie rijstroken beschikbaar zullen zijn.

Wat doen we momenteel ? Naast het bedrag dat nodig is voor de werken zelf, zetten we meer dan dat bedrag opzij voor het uitvoeren van minder-hinderwerken, om zo goed mogelijk te proberen de moeilijkheden voor allerhande bedrijven en personen op te vangen. We zijn zelfs bezig met het plannen van minder-hindermaatregelen op de minder-hindermaatregelen. We verbinden ons er bijvoor-

beeld toe om de tijdelijke bruggen ook op tijd weer weg te nemen. In het licht van de precedents in Antwerpen willen we ons daar zeker aan houden. We moeten dus voorbereidende werken uitvoeren om te vermijden dat die minder-hindermaatregelen hinder zouden veroorzaken.

Het is dus een heel gecompliceerd verhaal, waarbij zowel minister Van Mechelen en ikzelf betrokken zijn als mensen uit de sector van vervoer en van wegenbouw en de plaatselijke autoriteiten. Het is ook een grote oefening in integratie. We zetten alles op alles opdat het zou lukken, en als het lukt, denk ik dat we er in Vlaanderen trots op mogen zijn te kunnen zeggen dat we dergelijke werken aankunnen. Gezien de situatie waarin de ring rond Antwerpen zich bevindt en de rampen die we daar iedere dag zouden kunnen beleven, moeten er daar dus werken gebeuren, hoewel ik soms de indruk heb dat men dat vergeet. Het zou toch erg zijn als we in Vlaanderen die broodnodige herstellingswerken niet zouden aankunnen.

Ik zou voorstellen, mevrouw de voorzitter, dat we op een bepaald ogenblik een vergadering beleggen waarbij uitleg kan worden gegeven over alle aspecten van wat er op het getouw staat. Ik zou ook willen voorstellen dat men dat niet op een politieke manier doet, want daar valt natuurlijk iedere dag goed garen bij te spinnen. Er zal altijd wel ergens een auto te veel staan of iets dergelijks. De uitleg moet op een gedegen manier worden gegeven door mensen die er dag in dag uit mee bezig zijn, wat ook zal toelaten om zeer specifieke vragen over de materie te kunnen stellen.

Nu kom ik tot het antwoord op uw vraag, mijnheer Malcorps ; ik heb u eerst een beetje overgoten met mijn ‘inleiding’.

De heer Johan Malcorps : Mijn vragen waren echt wel zuiver constructief bedoeld, mijnheer de minister. Ze komen ook van mensen van die constructief denken : zowel de BTTB als de NMBS hebben constructieve voorstellen gedaan.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Malcorps, excuseer me, maar u kent me en ik hoop dat u mild oordeelt. Ik spreek natuurlijk niet alleen voor u maar voor een hele rij mensen, ook in de media en dergelijke, die elke dag opnieuw denken het warm water te hebben uitgevonden. Ik spreek natuurlijk ook voor de heer Caluwé. Hij zal waarschijnlijk hier en daar nog een kassei hebben gevonden die verkeerd lag, waarmee ik hem nog veel werkgenot wens.

Bossuyt

Mijnheer Malcorps, ik ben blij dat u deze vraag hebt gesteld, omdat ze me in staat stelt een belangrijk antwoord te kunnen geven : u mag er zeker van zijn dat er met de opmerkingen die worden gemaakt, niet wordt gebadineerd. Verkeer is namelijk geen exacte wetenschap en de mensen die ermee bezig zijn, kijken dus natuurlijk naar allerlei soorten voorstellen. Ik hoop dat we hier in dit gremium niet zullen moeten discussiëren. Ik ben zelf nog burgemeester geweest, waarbij ik de schepenen verbood om in de gemeenteraad te praten over hun straat, want anders zit iedere schepen vanuit zijn voordeur te praten. In dergelijke discussies horen we best eerst ook de meningen van mensen die dag in dag uit met verkeer bezig zijn en er ook een kijk op hebben.

In die zin werd ook het voorstel van de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers zeer aandachtig onderzocht. Het voorstel heeft een aantal positieve invalshoeken, maar het is ontoereikend. Tramlijnen die via de premetro rijden, kunnen inderdaad goede garanties bieden op het vlak van snelheid en regelmaat. Mijnheer Malcorps, tijdens uw uiteenzetting was enige reticentie te horen, maar ik ben ook geen specialist terzake. Mijn diensten melden me dat er in het plan van de BTTB geen rekening wordt gehouden met een aantal zaken. Het baseert zich niet op de reële verplaatsingsgegevens, die door onze diensten wel zijn onderzocht.

Het plan van de BTTB zorgt niet voor een capaciteitsverhoging op lijn 3. Onderzoek naar de reële verplaatsingspatronen toont aan dat reizigers uit de rand meestal het centrum van de stad als bestemming hebben. Het inleggen van een lijn tussen Metropolis, over het Sportpaleis en het Centraal Station, tot aan de Cuperusstraat, is een ontlasting van lijn 3 op het gedeelte tussen het Sportpaleis en het Astridplein, maar vanaf dat punt moeten alle reizigers opnieuw op lijn 3 overstappen om verder de stad in te rijden. Bovendien hebben de reizigers uit de omgeving van Luchtbal en Merksem-Zuid voldoende alternatieven met bussen, die de stad via de IJzerlaan en de Noorderlaan filevrij in zullen rijden, en waarvan de capaciteit met ongeveer 40 percent zal worden verhoogd.

Het plan van de BTTB biedt geen capaciteitsverhoging op de lijnen 2 en 15. De reden hiervoor is dezelfde als bij lijn 3. Onderzoek naar de reële verplaatsingspatronen toont aan dat reizigers uit de rand meestal het centrum van de stad als bestemming hebben. Het inleggen van een lijn tussen het Schoonselhof, over de Harmonie en het Centraal

Station, tot aan het Wim Saerensplein, verlicht de lijnen 2 en 15 op het gedeelte van de Olympiadepoort tot aan het Centraal Station, maar vanaf dat punt moeten alle reizigers opnieuw op de lijnen 2 en 15 overstappen om verder de stad in te rijden. Bovendien creëert het voorstel een overaanbod op het traject Schoonselhof-Olympiadepoort.

Ik wil nogmaals de planning van De Lijn toelichten. Vanaf het eerste jaar van de werken aan de ring zullen de nieuwe grotecapaciteitstrams, de Hermelijnen, worden ingezet om de beschikbare capaciteit op te drijven. Dit betekent het vervangen van enkele PCC-voertuigen door grotecapaciteitstrams, en de koppeling van de vrijgekomen PCC-voertuigen. Als deze capaciteitsuitbreiding is uitgevoerd, zal De Lijn de frequentie op de verschillende tramlijnen kunnen verhogen tot een tram om de 6 minuten. Ik wil hier niet over discussiëren. Ik geef zeer ootmoedig toe dat ik er zelf niets van ken, maar dit wordt me meegedeeld.

Ik wil vanzelfsprekend dat onze diensten niet koptig zijn. We willen niet het grote gelijk uitdragen, maar voortdurend bereid blijven om zaken af te wegen en ons aan te passen aan veranderende situaties.

Het is belangrijk dat de NMBS zich inschakelt in het geheel. De NMBS heeft een eigen verantwoordelijkheid, want Antwerpen ligt toevallig ook in België. Dus de maatschappij is geroepen om zich ook eens bezig te houden met de toestand daar. Ik heb verschillende voorstellen gezien, die ook onderzocht worden door de mensen die bezig zijn met het uitwerken van de maatregelen. Er is nog een probleem voor de financiering, maar dit is nog in bespreking. Ik maak me sterk dat we tot een goede oplossing komen.

Mevrouw de voorzitter, ik wil nog eens herhalen dat ik bereid ben – en ik dank u voor het voorstel – om hier een gesprek te voeren met de verantwoordelijken. Dan kunnen we meer in detail zien wat er gepland is, en is het mogelijk om ideeën uit te wisselen.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, ik ben blij dat de plannen van de BTTB goed onderzocht zijn. Ik wil ook niet een technische discussie voeren. Het is belangrijk om op lange termijn te bekijken hoe het staat met de premetrokers. Dit komt ook aan bod in het Pegasus-plan.

Malcorps

De rol van de NMBS is cruciaal. Mijnheer de minister, ik neem aan dat u de plannen van de NMBS steunt. Ze zullen nog moet worden afgestemd op de plannen van De Lijn, maar het probleem van de financiering is essentieel. Ik hoopte dat u zou zeggen dat ervoor gezorgd wordt dat de NMBS wordt ingeschakeld in het Minder-Hinderplan. Het zou onbegrijpelijk zijn als dit niet zou gebeuren. Ik vind dat de federale overheid de middelen moet inbrengen, liefst de NMBS zelf. Anders moeten we de discussie voeren over de regionalisering van de spoorwegen.

Ik begrijp dat er op dit moment nog geen akkoord is over de financiering, maar ik maak me wel ongerust. De tijd dringt. Ik denk dat de voorbereiding van dergelijke investeringen in spoorwegen iets meer tijd vergt dan voor investeringen in tramlijnen.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Malcorps, men is zeer druk bezig met de inhoud. Dat is niet het probleem. Het probleem van de financiering zullen we politiek uitvechten.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

De Commissie beslist om op donderdagvoormiddag 19 februari een speciale commissievergadering te organiseren omtrent de presentatie van de Minder-Mindermaatregelen. Er wordt afgesproken dat ingediende vragen over dat item niet geagendeerd worden. Nadien kan de minister opnieuw politiek ondervraagd worden over dit onderwerp.

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het Vlaams beleid ter bestrijding van files

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het Vlaams beleid ter bestrijding van files.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op 26 januari jongstleden verspreidde de federale overheids-

dienst Mobiliteit en Vervoer samen met Transport & Mobility Leuven, een jonge spin-off van de KU-Leuven, het persbericht 'Nieuwe cijfers over het verkeer op Belgische snelwegen'. Voor het eerst werd een grondige analyse van de Belgische verkeerssituatie gemaakt op basis van de tellingen via tellussen en telcamera's, geplaatst door de gewesten. De gegevens worden samengebracht in een gezamenlijke database en worden geïnterpreteerd door Transport & Mobility Leuven.

Ongeveer één derde van alle afgelegde kilometers in ons land wordt over autosnelwegen verreden. Twee derde van het autosnelwegverkeer gebeurt in het Vlaams landsgedeelte. De snelwegen rond Brussel nemen 4,9 miljard kilometer voor hun rekening, de Antwerpse 3,9 miljard. In 2002 werd op de Belgische snelwegen niet minder 26,2 miljard kilometer verreden. Daarbij gingen 9 miljoen uren in de file verloren, waarvoor de maatschappelijke kost op 114 miljoen euro wordt geraamd. Bovendien betekende dit een ecologische schade van 360 miljoen euro.

Veruit het grootste aantal file-uren gaan in Vlaanderen verloren op de Brusselse en Antwerpse Ring. Nagenoeg heel de filetop-25 bestaat uit Brusselse en Antwerpse snelwegen. Ik pleit er dan ook voor om alle overblijvende federale mobiliteitsbevoegdheden te regionaliseren. De situatie in Vlaanderen en Brussel verschilt immers grondig van die in Wallonië. Bovendien is een heel goede samenwerking nodig tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest.

De 9 miljoen verliesuren kunnen worden opgesplitst in 8,3 miljoen uren voor personenwagens en 900.000 uren voor vrachtwagens. Vooral tijdens de maanden april, mei en september loopt het aantal verliesuren flink op. Ook in het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen werden cijfers vermeld over het aantal verliesuren. In 2001 verloren automobilisten 5 miljoen uren in files op Vlaamse autosnelwegen, waarvan 3 miljoen rond Brussel en 1,5 miljoen rond Antwerpen. Het rapport dat nu voorligt, toont aan dat deze cijfers een ernstige onderschatting zijn. In het rapport bedroeg het aantal verliesuren voor Vlaanderen in 2001 immers bijna 8 miljoen en in 2002 zelfs 8,377 miljoen. Dat betekent dat het aantal file-uren in Vlaanderen tussen 2001 en 2002 is toegenomen met 442.000 uren, ofwel met 5,6 procent. Tegenover 2000 zou het zelfs gaan over een groei van maar liefst 45 procent. Er wordt in de studie wel vermeld dat een nieuwe meetmethode wordt gebruikt, die de stijging gedeeltelijk kan verklaren.

Caluwé

De metingen bevestigen alvast het subjectieve gevoel dat het fileprobleem blijft toenemen. De toenemende congestie betekent een aanzienlijke maatschappelijke kost. Alleen al de kost van het tijdverlies werd voor 2002 in België door Transport & Mobility berekend op 114 miljoen euro. Dat komt neer op 460.000 euro per werkdag. Drie vierde van de totale economische kost is voor rekening van de regio's Brussel en Antwerpen. Ook hier is het verschil met de cijfers uit het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen frappant, want daarin wordt voor 2001 uitgegaan van 43,4 miljoen euro.

Volgens Transport & Mobility nemen de Vlaamse wegen ruim 92 percent van deze congestiekosten in België op zich. Voor 2002 betekent dit een congestiekost in Vlaanderen van ruim 105,5 miljoen euro, tegenover 103,9 miljoen euro in 2001. Ik wijs erop dat dit bedrag ruim 60 miljoen euro hoger ligt dan het bedrag dat wordt vermeld in het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen. De congestiekost in Vlaanderen is dus tussen 2001 en 2002 toegenomen met 1,641 miljoen euro of 1,6 percent. Opnieuw is het verschil met 2000 frappant, want toen bedroeg de congestiekost 'slechts' 67,735 miljoen euro in Vlaanderen. Dat zou stijging inhouden tussen 2000 en 2002 van maar liefst 55,8 percent. Wellicht moeten we ook dit cijfer een beetje relativeren.

De studie kijkt op een bescheiden manier ook naar de toekomst. Ik citeer : 'Zonder grondige beleidsmaatregelen kunnen we verwachten dat het aantal voertuigkilometers, de verliesuren en de files zullen toenemen. Mogelijk daalt de globale impact op het milieu door de sterk verbeterde voertuigmotoren. In 2004 zal door werkzaamheden vooral de hinder rond Antwerpen aanzienlijk toenemen.'

In de media gaf Griet De Ceuster, directeur van Transport & Mobility, ook nog het volgende mee : 'De groei op autosnelwegen is de laatste jaren niet meer zo groot, maar ik vrees dat dat enkel te maken heeft met het feit dat de snelwegen zo goed als vol zitten. Hoewel we daar geen tellingen over hebben, vermoed ik dat het verkeer vooral op de andere wegen sterk toeneemt. En dat is nog veel erger, want die wegen lopen vaak via dorpskernen.'

Deze beschouwing wordt min of meer bevestigd door de tellingen van AWV, want die tonen aan dat het verkeer op de N-wegen, dus exclusief de gemeente- en provinciewegen, tussen 2001 en 2002 is toegenomen met 1,4 percent.

Uit deze cijfers kunnen we alleen maar vaststellen dat de verkeersdruk nog is toegenomen de voorbije jaren. Niets wijst erop dat 2003 gunstigere cijfers zal opleveren, de spectaculair groeiende reizigersaantallen van De Lijn ten spijt. De congestiekost blijft ondertussen oplopen, wat een daadkrachtig overheidsingrijpen ook economisch verantwoordt.

De cijfers tonen eveneens aan dat de mobiliteitsknopen rond Brussel en Antwerpen prioritair moeten worden aangepakt. De uitbouw van voorstadsnetten van het openbaar vervoer geraakt niet of slechts moeizaam uit de startblokken. Nochtans was dit één van de voorgestelde maatregelen uit het Vlaams regeerakkoord.

Ook andere in het regeerakkoord aangekondigde maatregelen die het verkeer zouden moeten verbeteren, hebben in de praktijk nauwelijks of geen gestalte gekregen. We kunnen enkel concluderen dat het Vlaams mobiliteitsbeleid de voorbije jaren te weinig werd gefocust op de aanpak van de verkeerscongestie en van de filebestrijding.

De cijfers wijzen er ook op dat de stelling dat de intensiteit van het verkeer correleert met de economische groei, de jongste jaren niet langer opgaat. De verkeersintensiteit blijft toenemen ondanks de twee tot drie magere economische jaren die we achter de rug hebben. We moeten rekening houden met dit nieuwe gegeven.

Mijnheer de minister, hoe verklaart u het aanzienlijke verschil tussen de cijfers, zowel qua verliesuren als qua congestiekosten op de Vlaamse autosnelwegen, in het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen en het eindrapport van Transport & Mobility Leuven in opdracht van de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer ? Hebt u reeds indicaties over de evolutie van de files en de congestiekosten in 2003 ten opzichte van de vorige jaren ? Kunt u een overzicht geven van de specifieke maatregelen die u hebt genomen om de files te beperken ? Hoe verklaart u desondanks de toename van het verkeer, de files en de congestiekosten ? Bent u gealarmeerd door de resultaten van de studie ? Zullen er nu grondige beleidsmaatregelen worden genomen ? Zo ja, welke ?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, mijnheer Caluwé, we worden soms met cijfers om de oren geslagen. We moeten op dat vlak ernstig blijven, want op basis van cijfers kunnen heel rare dingen worden verteld.

De heer Cor Dierckx, medewerker kabinet : Het is goed om te wijzen op de basis van alle gegevens. Zowel in de studie van Transport & Mobility Leuven als in de publicaties van de AWV wordt uitgegaan van het permanent meetnet op onze Vlaamse autosnelwegen. We beschikken over lussen. Op die lussen worden een aantal metingen gedaan. De meetlussen waren in de eerste plaats bedoeld om de verkeersintensiteit te meten. Elke keer dat een voertuig over een lus rijdt, wordt er een beperkte wijziging aangebracht in een stroom in die lus. Op die manier weten we dat er een voertuig voorbij is gekomen. Daarnaast wordt ook de tijdsduur gemeten waarin die stroom wordt gewijzigd. Uit de wijziging van die tijdstroom leidt men in de studie enerzijds de samenstelling van het verkeer en anderzijds de snelheid van het verkeer af.

Ik heb altijd geleerd dat men uit één vergelijking met twee onbekenden, niet tot een sluitend duidelijk antwoord kan komen over hoe men die twee onbekenden moet oplossen. Als men het ene verhoogt, moet men het andere verlagen en omgekeerd. Dit betekent dat we die gegevens heel voorzichtig, binnen beperkte grenzen en op basis van een aantal veronderstellingen, kunnen gebruiken.

In normale omstandigheden, als er geen congestie is, bijvoorbeeld tijdens de nacht, kan je, uitgaande van de hypothese dat vrachtvervoer tegen een bepaalde snelheid rijdt en personenwagens ook, de samenstelling van het verkeer afleiden en min of meer nog een kleine correctie aanbrenge op de snelheid.

Vanaf het ogenblik dat het verkeer druk wordt, begint het behoorlijk moeilijk te worden. Voeg er nog aan toe dat de gegevens enkel op basis van minuutwaarden worden opgenomen. Enkel minuutwaarden worden geregistreerd en doorgeseind. Een minuutwaarde is de hoeveelheid pulsen die werden gemeten en de totale bezettingstijd in de minuut op een bepaalde lus. De bezettingstijd kan zowel het gevolg zijn van meerdere personenwagens en een vrachtwagen als alleen vrachtwagens. Er moet met zeer beperkte en weinig betrouwbare gegevens worden gewerkt. Heel het systeem is trouwens nooit opgezet om een dergelijke berekening te maken maar in eerste instantie om de hoeveelheid verkeer te meten. Daarvoor zijn die lussen behoorlijk nauwkeurig.

De Vlaamse administratie is daarom altijd heel voorzichtig geweest met de interpretaties op basis van de bezettingsgraad en met het publiceren van gegevens over hoeveel personenwagens en hoeveel

vrachtwagens het gaat. Ze is nog veel voorzichtiger geweest om aan te geven met welke snelheden die lussen worden bereden.

Als we een vergelijking maken tussen de gedetailleerde studie, zoals men ze op het internet vindt, en de gegevens zoals ze door de Vlaamse administratie zijn opgemaakt, dan moeten we gaan tot het niveau van alle veronderstellingen die zijn gemaakt. Om u een idee te geven : de eerste 15 bladzijden van dit rapport van ongeveer 100 bladzijden gaat over niets anders dan veronderstellingen en over hoe werd omgegaan met die gegevens. Wil men nagaan wat het verschil is tussen wat er in het Mobiliteitsplan Vlaanderen staat en wat in de studie van Transport & Mobility Leuven naar voren werd gebracht, moet men al die punten controleren. Er zal bijvoorbeeld moeten worden nagegaan hoe de periode waarvan er geen gegevens zijn, in de twee benaderingen werd behandeld. Soms meten de lussen geen gegevens omdat er werken plaatshebben of omdat ze mechanisch stuk zijn gereden. Soms kan er in de elektrische overseining een fout gebeurd zijn. Soms gaat het over beperkte perioden maar het kan ook over langere perioden gaan als er bijvoorbeeld stroompannes of wegenwerken zijn.

Er kunnen verschillen zijn in de definitie van de gemiddelde gestandaardiseerde lengte van de voertuigen en in de mate waarop de snelheden worden gedefinieerd. Ik geef een voorbeeld. In deze studie wordt uitgegaan van de hypothese dat op de rechterrijstrook alle vervoer uitsluitend bestaat uit vrachtvervoer indien er meer dan twee rijstroken aanwezig zijn. Er zijn ook mogelijke verschillen op het niveau van de definiëring van wat nu eigenlijk een file is. Wat zijn de gehanteerde criteria om het begin van een file te definiëren ? Er kunnen ook mogelijke verschillen zijn om het einde van een file te definiëren.

Ten slotte kunnen al de verschillende aanpassingen op de gegevens ook meespelen. Vanaf het ogenblik dat men de volgorde van de verschillende correcties begint te wijzigen, kan je tot andere resultaten komen. Het zal niet eenvoudig zijn om de twee verschillende interpretaties van gegevens naast elkaar uit te leggen. Ik wil wijzen op een aantal eigenaardigheden die ik in deze studie heb vastgesteld. Nogmaals, het is zeker geen definitief oordeel.

Volgens de studie zou het totaal aantal voertuigkilometers op autosnelwegen in Vlaanderen tussen 1999 en 2002 met 1,1 percent zijn toegenomen. Het aantal vrachtwagenkilometers zou in dezelfde pe-

Dierckx

riode met 94 percent zijn toegenomen, bijna een verdubbeling. Het aantal personenwagenkilometers zou bijgevolg in dezelfde periode met bijna 7 percent gedaald zijn. Indien je enkel de evolutie tussen 2001 en 2002 zou bekijken, is het aantal voertuigkilometers toegenomen met 1,6 percent en net zoals u zojuist hebt gezegd, het aantal vrachtwagenkilometers in die periode met 44,5 percent. Zelfs in die periode zou het aantal personenwagens met 3,4 percent afgenomen zijn.

Voor de regio's rond Brussel en rond Antwerpen, komt de studie tot gelijkaardige, mijns inziens alleszins niet erg geloofwaardige, resultaten. In de regio rond Brussel zou tussen 1999 en 2002 het aantal voertuigkilometers zijn toegenomen met 6,5 percent. Dat is een betrekkelijk nauwkeurig gegeven omdat het uitgaat van tellingen van verkeer waarbij er ook is gekeken naar de lengte waarvoor een bepaalde lus verantwoordelijk is. Bij het aantal vrachtwagenkilometers daarentegen zie je een toename van bijna 70 percent. Het gevolg is dat, volgens deze studie, het aantal personenwagenkilometers zou zijn gedaald met 1 percent over een periode van 4 jaar.

Die sterke stijging van het aantal vrachtwagenkilometers komt ook tot uitdrukking in de stijging van het aantal verliesuren dat specifiek werd bepaald voor personenwagens en vrachtwagens. Het aantal verliesuren van vrachtwagens zou zijn toegenomen met 90 percent tussen 1999 en 2002. In dezelfde periode zou het aantal verliesuren personenwagens toegenomen zijn met 10 percent. In de periode 2001-2002 blijft de groei beperkt tot 0,6 tot 0,8 percent. Die groei van het aantal verliesuren is volledig op rekening te brengen van de regio rond Brussel. In de Antwerpse en de Gentse regio zou het aantal verliesuren zijn gedaald.

In de studie van Transport & Mobility Leuven wordt bijgevolg uitgegaan van een verdubbeling van het aantal vrachtwagenkilometers en een quasi verdubbeling van het aantal verliesuren van vrachtwagens. Omdat de kosten ten gevolge van verliesuren voor vrachtwagens volgens deze studie een factor 5 zwaarder doorwegen dan de kosten ten gevolge van verliesuren voor personenwagens, is het ook logisch dat je dan tot erg sterke toenames komt van de filekosten : tussen 1999 en 2002 is er een stijging van 32 percent in Vlaanderen en van 74 percent in de regio Brussel. Bekijk je enkel de evolutie tussen 2001 en 2002, dan zou volgens dezelfde studie de congestiekoststijging beperkt zijn

gebleven tot 1,6 percent. Voor de regio Brussel zou dat 7,2 zijn. In de regio Antwerpen zou volgens dezelfde studie de congestiekost gedaald zijn met 13,3 percent. Men zou zich kunnen afvragen welke kaart we hier moeten uithangen volgens deze gegevens : die van Antwerpen of van Brussel.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik wil nog even iets zeggen over die cijfers. Er zijn nog geen rechtstreekse indicaties van de evolutie van de files en van de congestiekosten tot en met 2003. Wel zijn er de evoluties van de hoeveelheden verkeer. Ik geef u deze cijfers mee omdat ik daar echt geen polemiek over wil en omdat het probleem van de files sowieso bestaat. Het is hier niet de bedoeling om wat dan ook te ontkennen. Voor 2001-2002 is er qua hoeveelheid verkeer op autosnelwegen een stijging met 1,7 percent en op andere gewestwegen een stijging met 1,4 percent. Voor de periode 2002-2003 zijn er nog geen definitieve cijfers bekend maar de voorlopige, onvolledige resultaten wijzen in de richting van een analoge of nog beperktere stijging dan in de periode 2001-2002. Ik verwacht dat de definitieve resultaten binnen een zestal weken beschikbaar zullen zijn en eind maart zullen worden gepubliceerd.

Dergelijke evoluties zijn, zoals u zelf reeds opmerkte, mijnheer Caluwé, deels te verklaren door een verzadiging die een verdere groei afremt. Ik herhaal dat ik absoluut geen polemiek wil voeren over die cijfers, maar men moet dan wel binnen een meer realistische benadering blijven, want anders ontstaat het vermoeden dat men iets anders wil bereiken met het gevecht over die cijfers.

Ik heb er wat moeite mee als men zegt dat er in Vlaanderen niks wordt gedaan aan het fileprobleem. Zo heb ik eens gelezen hoe een of andere BV uit zijn bed stapte, met zijn wagen in de file belandde en dan koudweg zei : 'Ik zit nog altijd in de file, er gebeurt niets.' Dat zijn uitspraken waar ik eigenlijk van baal. We hebben niet de pretentie te zeggen dat we het probleem hebben opgelost, maar wie simpelweg de feiten naast elkaar legt, moet toch toegeven dat er in Vlaanderen wel heel wat inspanningen worden geleverd om te proberen een antwoord te bieden op dit fenomeen, dat zich niet beperkt tot ons grondgebied. Verder wil ik ook nog even herhalen dat we hier te maken hebben met een bijkomende problematiek, omdat we het belangrijkste transitland zijn tussen noord en zuid. Dat is wel een asset voor onze economie maar voor onze verkeersdruk is dat natuurlijk een blijvend problematisch gegeven.

Bossuyt

Ik zou ook willen benadrukken dat we een onderscheid moeten maken tussen twee soorten files, namelijk de files op onze grote wegen en de files in onze steden en gemeenten. In onze steden en gemeenten ontwikkelt men, voor zover die nog voorradig zijn, nieuwe verkavelingen. Daarbij verliest men het aspect mobiliteit stelselmatig totaal uit het oog en huldigt men nog voortdurend onder meer het volgende principe : hoe meer wegen elkaar kruisen, hoe beter. Ik kan u zeggen dat die kruispunten net punten zijn waar het verkeer stremt. Ik denk dus dat we op de eerste plaats onze besturen en op de tweede plaats de gemiddelde Vlaming ervan moeten overtuigen dat we onze ruimtelijke ordening op een andere manier moeten aanpakken, voor zover dat nog mogelijk is in dit dichtbevolgde landje.

Men kan bijkomende wegen aanleggen, maar iedereen weet dat de ruimte hier beperkt is. We moeten dus proberen om op lokaal niveau valabele alternatieven aan te bieden. Daarom was er in dit Vlaams Parlement de bespreking en de beslissing omtrent het Mobiliteitsplan Vlaanderen, dat een omvangrijk werkstuk is gebleken en dat een goed instrument is om in de toekomst mee verder te werken. Verder hebben we ook het Mobiliteitsdecreet goedgekeurd, dat dit jaar in werking is getreden. Het Mobiliteitsdecreet beoogt tegen 2006 – en dat is heus niet 2016 of later – een fijnmazig netwerk van openbaar vervoer te kunnen aanbieden.

Dat werk verloopt nu via mobiliteitsplannen die we met de gemeenten willen opmaken en waarbij we dus aan de gemeenten de mogelijkheid bieden om hun visie te ontwikkelen op het verloop van het verkeer in de gemeente en het mogelijke aanbod aan openbaar vervoer. We bouwen dat dus op vanaf de basis en we zijn er reeds mee gestart. Elk jaar gooien we er ook een pak miljoenen euro's tegenaan om dat te kunnen realiseren binnen een redelijke termijn. Het is uiteindelijk de bedoeling dat we in 2006, op het ogenblik dat het fijnmazig net is uitgetekend, meer intensief zullen starten met netmanagement. Dat betekent dat we dan zullen nagaan welke zaken we nog moeten verfijnen aan dat netwerk. Ik ben van mening dat we hier belangrijke inspanningen leveren om op zijn minst, zeker voor wat de files en congesties in onze steden en gemeenten betreft, te proberen binnen een bepaalde termijn een antwoord te kunnen geven.

Dan wil ik het hebben over de situatie op onze grote wegen. Daarvoor hebben we absoluut de samenwerking nodig met onder meer de NMBS : het

spoor is zeer belangrijk bij het uitwerken van alternatieven. Om de toestand op onze grote wegen te verbeteren, werken we in de eerste plaats aan de verwezenlijking van de zogenaamde 'missing links'. Dat zijn stukken weg die een verbetering kunnen zijn van het aanbod aan wegen, maar ook daar is de oplossing natuurlijk beperkt. Ik herhaal dat we niet tot in het oneindige wegen kunnen bijbouwen. We moeten dus zoeken naar aanvaardbare alternatieven, zowel voor vrachtvervoer als voor personenvervoer.

Wat het vrachtvervoer betreft, stellen we de formule voor van de 'modal shift'. Dat betekent dat we zo veel mogelijk mogelijkheden bieden om vrachten te vervoeren via een ander middel dan de vrachtwagen. Ook wat dat betreft is er vanzelfsprekend een belangrijk onderdeel voorbehouden voor het spoor. Met het investeringsprogramma voor de spoorwegen proberen we te zorgen voor een degelijk aanbod aan spoorvervoer in onze economische zwaartepunten. We hebben het investeringsprogramma voor een deel kunnen ombuigen, bijvoorbeeld voor Antwerpen, Zeebrugge en Brussel. Dat is dus een zaak die we verder bepleiten.

We hebben ook reeds concrete inspanningen geleverd om meer vrachten te verkrijgen op ons waterwegennet. Vlaanderen heeft 1.100 kilometer aan bevaarbare waterlopen. In de jaren zestig waren die nog altijd tamelijk druk in gebruik, maar ze zijn daarna in onbruik geraakt. We hebben de waterwegen de laatste jaren met heel belangrijke investeringen gerenoveerd en we hebben ook geïnoveerd, in die zin dat we daar een belangrijk PPS-project hebben, namelijk het 'Kaaimurenproject'. Er lopen op dat vlak momenteel een 80-tal projecten, waarvan er 30 tot 40 reeds zijn afgewerkt. De rest hopen we in 2005 af te ronden, wat betekent dat we, om maar een voorbeeld te geven, jaarlijks 100 miljoen ton extra op onze waterwegen zullen kunnen vervoeren. Er gebeuren dus inspanningen, waaronder belangrijke financiële inspanningen voor het verhogen van het aanbod aan andere manieren van vervoer dan de autoweg.

We benaderen ook de bedrijven. Het stoort me dan ook wanneer bepaalde bedrijfsleiders op televisie komen klagen over werken die gaan gebeuren. Ze stellen zoveel mensen te werk en vragen zich af wat er nu moet gebeuren. Reeds een paar jaar geleden hebben we de bedrijven echter aangeschreven om hen ertoe aan te zetten ook aandacht te besteden aan de wijze waarop ze hun producten vervoeren, maar ook aan de wijze waarop hun personeelsleden naar het bedrijf komen. We bieden onze medewerking aan. We willen daarover praten met

Bossuyt

de bedrijfsleiders. Dit zal nu misschien sneller gaan, onder meer door de problematiek van de werken op de Antwerpse ring. Als de nood ontstaat, dan groeit er bij die bedrijven wel degelijk een zeer reële interesse voor die problematiek. Maar ook in de rest van het land hopen we dat die aandacht er zal komen.

We doen een bepaald aanbod. Sommige bedrijven hebben echt een voorbeeldfunctie terzake. Zo is er bijvoorbeeld het bedrijf Colruyt, dat sterk op vervoer is afgestemd. Dit bedrijf voert een zeer intense politiek om het vervoer van vrachten zo efficiënt mogelijk te organiseren. Maar ook inzake het vervoer van personeel en naar hoofdzetels heeft het bedrijf een hele reeks maatregelen genomen. Zo wordt het gebruik van het openbaar vervoer aangemoedigd. Fietsen en zelfs boosters worden ter beschikking gesteld. Zo wil men een nieuwe cultuur doen ontstaan, waarbij mensen andere vervoersmiddelen gebruiken dan de auto.

Er gebeurt dus wel een en ander op het terrein, zeer reëel en zeer concreet. We zien hoe het momenteel gesteld is met de files. Natuurlijk zullen we niet in staat zijn om morgen de files op te lossen. De mensen maken immers steeds een keuze inzake de manier waarop ze zich gaan verplaatsen. We werken enerzijds aan het aanbieden van een valabel alternatief. Niemand kan dat ontkennen. Maar anderzijds voeren we ook campagne, waarvoor we op ieders medewerking rekenen, om de mensen ertoe aan te zetten om bewuster met het verkeer om te gaan.

Ik ben niet tegen de auto gekant, zoals sommigen, die de illusie geven dat men de auto ooit uit het straatbeeld zal kunnen verwijderen. Men moet immers een zekere vrijheid kunnen hebben om zich te verplaatsen. Maar ik pleit ervoor dat middel op een meer adequate en bewuste wijze aan te wenden. We nemen allerlei initiatieven om te trachten de mensen ervan te overtuigen dat er andere mogelijkheden zijn.

Het zou goed zijn mochten we terzake meer lokaal kunnen werken. Dan denk ik aan de uitbouw van ons tramnet aan de kust. Als we nu nog een goede samenwerking kunnen krijgen met de spoorwegen, zodat er wordt gezorgd voor een goede aanvoer van mensen naar de kust, dan ben ik er zeker van dat we vooruitgang kunnen boeken. Gezien het aanbod ter plaatse van comfortabele, moderne vervoermogelijkheden, die alle plaatsen bereikbaar maken, wie zou er dan nog de wagen nemen om

naar de kust te gaan? Men loopt het risico in de file te belanden en geen parkeerplaats te vinden, terwijl er een tramnet is dat de hele kuststreek bestrijkt en dat een zeer frequente vervoersmogelijkheid biedt. Dat willen we in de toekomst meer benadrukken. We bouwen daar stilaan een goed voorbeeld op, ook met zeer toegankelijke trams. Ik hoop dat we zo ook de mentaliteit van de mensen zullen kunnen veranderen.

Dan is er nog het Pegasus-plan, dat ik al heb ingediend bij de regering. Dat is een plan voor de uitbouw van het openbaar vervoer in wat we de Vlaamse ruit noemen, namelijk het drukst bereden gedeelte van Vlaanderen, tussen Gent, Antwerpen, Leuven en Brussel. Daar doen we telkens zeer concrete voorstellen. In het kader van het Minder-Hinderplan voor Antwerpen gaan we al een groot deel van het Pegasus-plan dat betrekking heeft op de regio Antwerpen op gang brengen. Het is natuurlijk de bedoeling dat die reeks maatregelen die we nu in Antwerpen nemen naar aanleiding van de werken in de toekomst deel blijven uitmaken van een interessant aanbod inzake openbaar vervoer waarmee we de mensen willen lokken. Dat zijn belangrijke investeringen.

We hebben ook een bijzondere aandacht voor de regio van Brussel. Dan heb ik het over het Gewestelijk Expresnet. Dat was jaren zo'n beetje een monster van Loch Ness. Deze zaak was ook niet eenvoudig. Brussel is een van de belangrijkste regio's wat personenvervoer betreft. Onze staatsstructuur is daar wel in ons nadeel. Zowel het Vlaams Gewest als het Waals Gewest en het Brussels Gewest zijn daarbij betrokken. Ook de samenwerking met het federale niveau is nodig om de bus- en tramlijnen, maar ook de spoorlijnen, goed op elkaar te doen inspelen.

Terzake zijn er al zeer concrete voorstellen in de maak, onder de auspiciën van de gouverneur van Vlaams-Brabant, de heer De Witte. Dat is dus gaande. De bespreking terzake is bezig. Die voorstellen zijn gelanceerd.

Mijnheer Caluwé, hopelijk wilt u er bij uw CD&V-collega in het Brussels Gewest, de heer Chabert, mee op aandringen om onze lokroep positief te beantwoorden en werk te maken van een doorzichtig tariefstelsel. Dat is zeer belangrijk, wil men het openbaar vervoer bevorderen.

Maar dan heb ik het ook over de samenwerking bij het organiseren van tram- en buslijnen. Ik zou u immers kunnen tonen op de kaart welke anoma-

Bossuyt

lieën er nog steeds bestaan. We kunnen dit niet alleen oplossen.

Ook doen we een aanbod aan steden en gemeenten. Zo geven we bijvoorbeeld mensen de kans om gratis van het openbaar vervoer gebruik te maken. Aan de sociale partners hebben we het aanbod gedaan van de 3W-abonnementen, namelijk wonen, werken en winkelen. Wanneer men het personeel via het openbaar vervoer naar het werk laat komen, geven we de familie tegelijk de mogelijkheid om gebruik te maken van dit openbaar vervoer. Het gaat dus over een hele reeks mogelijkheden die worden aangeboden.

Ook financiële middelen worden gebruikt om de mensen een ernstig en goed werkend openbaar vervoer aan te bieden, in de hoop dat heel wat van die mensen tot het besef zullen komen dat ze zich gemakkelijker kunnen verplaatsen via het openbaar vervoer. Natuurlijk is dit niet eenvoudig. Ik heb er geen wetenschappelijke verklaring voor, maar persoonlijk kon ik deze week bijvoorbeeld heel gemakkelijk van mijn verre Zuid-West-Vlaanderen naar Brussel komen, binnen het normale tijdsbestek en ondanks het drukke verkeer.

Als we slagen in onze opdracht, moet dit wel goed worden onderbouwd. Als mensen opnieuw vlot kunnen rijden, zou hun eerste reactie immers wel eens kunnen zijn opnieuw de wagen te nemen. Daarom willen we zeer bewust een mentale omschakeling teweegbrengen bij de mensen, niet door tegen de wagen te zijn, maar door hun aan het verstand te brengen dat het goed is om bezig te zijn met vervoer. Het is goed voor de portemonnee, en goed voor het milieu. Door met de wagen te rijden, denkt men niet meer na over vervoer. Mensen kruipen in de wagen en rijden naar waar ze willen. Als mensen zich vroeger verplaatsten, waren ze mentaal bezig met die verplaatsing, want ze moesten een trein nemen en overstappen. Het gaat om een mentale therapie, die steeds meer in ons beleid aanwezig moet zijn.

We maken ook verder werk van een concreet aanbod op het terrein, ook als er werken aan de gang zijn. Tijdens de grote werken tussen Gent en Antwerpen waren er heel wat problemen en spectaculaire ongevallen. Dan kwamen de grote werken in Ternat, Affligem en Koekelberg. Deze werken, op een zeer druk bereden wegvak, zijn zodanig goed verlopen dat er nooit iets over te lezen was in de pers. Dat is een teken dat het goed gaat. Ik hoop

dat de grote werken aan de Antwerpse ring ook goed kunnen verlopen.

Bij werken – en dat is ook van wezenlijk belang voor het fileprobleem – investeren we veel in signalisatie. Ik lees dat de federale regering de reglementering voor de signalisatie zal verstrengen. Dit wordt meer dan tijd. In Vlaanderen zijn we al lang bezig met maatregelen, die onder meer de files vooraf aanduiden. Er wordt in feite evenveel tijd besteed aan de voorbereiding van het werk, dan aan het werk zelf. Dit heeft ook effect, zoals we gemerkt hebben tijdens de werken aan het derde baanvak tussen Kortrijk en de Franse grens. Met een goede voorbereiding kunnen we het verkeer op een redelijke manier opvangen.

Het is een kwestie van perceptie, maar in Vlaanderen proberen we werk te maken van een betere verkeerssituatie. Er worden in elk geval veel middelen aan besteed.

Het is gedeeltelijk ook een mentaal probleem. We willen de mensen ervan overtuigen gebruik te maken van het goede alternatief. Dit is voor een deel onze verantwoordelijkheid, maar we hopen dat we goed kunnen samenwerken met het federale niveau.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord. Ik ben blij dat u genuanceerder bent dan uw voorganger. Hij durfde wel eens te provoceren door te zeggen dat de mensen eigenlijk graag in de file staan, in het comfort van hun rijdende salon.

Minister Gilbert Bossuyt : Mijnheer Caluwé, iedereen heeft zijn karakter. Ik heb soms de indruk dat u mij meer ondervraagt over mijn voorganger, dan over mezelf. Ik ben hier al een jaar. Dat is niet lang, maar toch

De voorzitter : Dat is een gekend verschijnsel in de politiek. Na 7 jaar werd ik nog altijd ondervraagd over wat mijn voorgangers hadden gedaan. Vandaag verwijzen sommigen uit de meerderheid nog altijd naar wat we gedaan hebben.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, ik verwijs enkel naar uw voorganger, die nog maar een jaar geleden het departement heeft verlaten. Huidige ministers horen we vaak veel meer spreken over het beleid van voor 1999, dan over het be-

Caluwé

leid dat ze zelf voeren. (*Opmerkingen van minister Gilbert Bossuyt*)

Mijnheer de minister, het is niet allemaal zwart-wit, maar we moeten toch vaststellen dat het beleid in de eerste plaats ervoor heeft gekozen de vervoersarmoede te verminderen. Daarna pas werd de fileproblematiek een aandachtspunt. Volgens mij kunnen beiden worden aangepakt. Ik zeg niet dat er niets gebeurt, maar het kan intensiever.

Ik begrijp de bedenkingen bij de cijfers van het rapport. Volgens welke assumpties werden de cijfers van het Mobiliteitsplan Vlaanderen gemaakt? Op basis van welke telling en interpretatie is dit gebeurd? (*Opmerkingen van minister Gilbert Bossuyt*)

Het is op basis van dezelfde telling, maar er worden andere conclusies getrokken.

Minister Gilbert Bossuyt : De media maken soms een argument van de cijfers. We moeten ernstig blijven, en kritisch de eigen cijfers lezen. Mijnheer Caluwé, u kunt de cijfers, die aan de basis liggen van de berekeningen, krijgen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Marc Cordeel tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de slechte staat van de E34 op het grondgebied van Zwijndrecht

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Cordeel tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de slechte staat van de E34 op het grondgebied van Zwijndrecht.

De heer Cordeel heeft het woord.

De heer Marc Cordeel : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de E34 – de vroegere N49, die Antwerpen verbindt met de kust – is een van de drukst bereden wegen in de provincie Oost-Vlaanderen. Volgens de meest recente verkeerstellingen van de afdeling Verkeerskunde van het departement Leefmilieu en Infrastructuur, ligt het aantal voertuigen op 30.000 per weekdag.

Intens gebruik vergt regelmatig onderhoud. In dat kader wil ik speciale aandacht vragen voor het gedeelte van de E34 tussen de verkeerswisselaar aan de Canadalaan en de ijzeren brug over de expresweg op het grondgebied van Melsele, dat zich in slechte staat bevindt.

Mijnheer de minister, is de slechte staat van dit gedeelte van de E34 u bekend? Zo ja, wat is er met het wegdek aan de hand? Zijn er herstellingen gepland? Hoe ziet de kostenraming voor deze werken eruit?

De voorzitter : Minister Bossuyt heeft het woord.

Minister Gilbert Bossuyt : Mevrouw de voorzitter, ik ga de hele tekst brengen, want hij is heel volledig.

De toestand is volgens de meest recente metingen van de afdeling Wegenbouwkunde van de administratie Wegen en Verkeer niet te beschouwen als een 'wegvak in slechte staat'. Dit betekent niet dat er geen problemen zijn, maar de administratie heeft bepaalde criteria om dit vast te stellen. Dit betekent dat er geen grondige herstelling gepland is, maar dat, waar nodig, lokale herstellingen worden uitgevoerd.

Op het grondgebied van de provincie Antwerpen zijn er wel enkele slechte plaatsen. Het gaat om betonplaten die op het rechterrijvak op een aantal plaatsen gescheurd en verzakt zijn. De gebreken richting Antwerpen strekken zich uit over een drietal zones van ongeveer 1.000 meter, gescheiden door zones van ongeveer 700 meter die wel nog in goede staat zijn. Een project voor het herstel van de weg in de richting van Antwerpen, meer bepaald tussen de wisselaars 9 en 8, werd opgenomen in de meerjarenplanning van de administratie.

Omdat op sommige plaatsen het hoogteverschil tussen de betonplaten gevaarlijke proporties begint aan te nemen, zullen echter nog dit jaar binnen de bestaande onderhoudspacht de meest dringende herstellingen worden uitgevoerd, zodat de verkeersveiligheid gegarandeerd blijft. Ik weet niet exact over welke stukken het gaat, maar ik neem aan dat u dat makkelijk te weten kunt komen.

De voorzitter : De heer Cordeel heeft het woord.

De heer Marc Cordeel : Mijnheer de minister, ik heb het wel over de richting Antwerpen-Gent, niet over de omgekeerde richting.

Minister Gilbert Bossuyt : Ik had het niet over de richting Gent-Antwerpen ; ik zei : de richting Antwerpen.

De heer Marc Cordeel : Ik heb het over de richting Gent.

Minister Gilbert Bossuyt : Als er dringende herstellingen nodig zijn, zullen die worden uitgevoerd in het licht van het jaarlijkse onderhoud.

De heer Marc Cordeel : Mijnheer de minister, een bepaald stuk van die weg, ongeveer 2 kilometer lang, is in heel slechte staat. Het betreft de rechterrijstrook. Het gevolg daarvan is dat de vrachtwagens links gaan rijden en het verkeer stremmen. Binnenkort start de werking van het Deurganckdok, met enorm veel vrachtverkeer tot gevolg. Ook de werken aan de ring komen eraan.

Minister Gilbert Bossuyt : Wat moet worden hersteld, zal worden hersteld. Alles wordt trouwens ook bekeken met het oog op de werken die zullen plaatsvinden.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 11.36 uur.*
